

Stellungnahme
des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
zur Eingabe von Herrn Michael Kraft,
35447 Reiskirchen
Pet 1-20-12-910-032856

Die Petenten beklagen „Überhöhte Verkehrsprognosen und bewusst ausgewählte, falsche Datengrundlagen für Verkehrsplanungen zur „B 49, Ortsumgehung (OU) Reiskirchen und OU Lindenstruth“ und beantragen die Außervollzugsetzung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mit Urteil vom 24. Februar 2021 (Az. 9 A 8/20) zu einem Abschnitt der Bundesautobahn A 20 in Schleswig-Holstein unter anderem zu der Auswirkung einer Kritik an der Verkehrsprognose auf die Planrechtfertigung des Vorhabens eines Projekts äußert:

„Die Planrechtfertigung ist für das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201) - FStrAbG - dem vordringlichen Bedarf zugeordnete Vorhaben gegeben. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Satz 1 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

Diese Bindung gilt auch für das gerichtliche Verfahren (vgl. BVerwG, Urteile vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <345 ff.> und vom 21. März 1996 - 4 C 26.94 - BVerwGE 100, 388 <390>). Danach ist das Vorbringen, für den planfestgestellten Autobahnabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, durch die gesetzgeberische Entscheidung grundsätzlich ausgeschlossen. Anhaltspunkte, dass die Bedarfsfeststellung fehlerhaft und verfassungswidrig sein könnte, bestehen nicht. Das wäre nur der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder sich die Verhältnisse seit der

Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 -9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 25 ff.). Solche Gründe liegen nicht vor. ... Die Kritik an der Verkehrsprognose für den planfestgestellten Abschnitt ist nicht geeignet, die Grundlagen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung und -überprüfung in Frage zu stellen. Die angeordnete Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zielt darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und damit ebenso einen anschließenden Verwaltungsprozess von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte.“

Auf dieses Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) in den die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesstraße B 49 zur Ortsumgehung (OU) Reiskirchen und OU Lindenstruth abweisenden Urteilen aus dem Jahr 2022 (Az. 2 C 948/17.T und 2 C 949/17.T) im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung des Projekts Bezug genommen. In seinen Urteilen hat der Hessische VGH die der Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsprognosen bestätigt. Die Revision gegen die Urteile wurde nicht zugelassen. Die Urteile sind zwischenzeitlich rechtskräftig und der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig geworden.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festsetzungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der auf Grundlage des vom Bundeskabinett am 03.08.2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag als Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen wurde und Ende Dezember 2016 in Kraft getreten ist.

Der BVWP ist kein Verwaltungsakt und kann daher nicht außer Vollzug gesetzt werden. Insofern läuft der Antrag ins Leere. Maßgeblich für die Planrechtfertigung ist das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG), das als Gesetz ebenfalls nicht außer Vollzug gesetzt werden kann.

Grundlage für die Aufstellung des BVWP 2030 war eine belastbare Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland, in der die prognostizierten Gesamtwerte auf das konkrete VerkehrswegeNetz umgelegt wurden. Zu diesem Zweck wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eine wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 erarbeitet.

Gegenwärtig wird gemäß § 4 FStrAbG der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dahingehend überprüft, ob dieser an die Verkehrsentwicklung anzupassen ist (BPÜ). Die BPÜ erfolgt auf Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose – der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ berichtet. Bis zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die aktuellen Bedarfspläne unverändert fort.